

2010年3月期決算説明会 主なQ&A

- Q 列車の短編成化など、安全とは直接関わらないところで今後も構造的にコストを減らしていく余地はあるか。
- A 様々な経費節減策を検討しているが、列車の短編成化は車両の保守費や動力費の削減につながるため、経費を下げらうと有効だと考えている。将来的には、乗車率の低い列車の削減も検討していく。
- Q 今後の修繕費や業務費の水準感どうか。
- A 修繕費は、安全に関わるため大きく削減することは難しいが、昨年度は会社を挙げて経費節減に取り組んだ結果、減らすことができた。今後については、今年度の設備投資が高い水準となることから、修繕費に含まれる「設備投資関連の撤去費」が膨らむが、経営改善実施本部を中心に、予算の複数年度化などの創意工夫によって合理的に減らす努力を続けていく。業務費は、人をシステムに置き換える側面があることから増加傾向にあり、コントロールが難しい面もあるが、増えるに任せるのではなく、できる限りコントロールしていきたい。
- Q 今後の減価償却費の方向性どうか。
- A 減価償却費は、今年度の設備投資が高い水準となることから、来年度も増加すると見込まれるが、再来年度には、かつての制度改革で生じた年間70億円程度の均等償却がなくなることもあり、その後は落ち着くと見ている。
- Q 2大プロジェクト後の設備投資の規模感どうか。また、中長期的なROEの目標の考え方はどうか。
- A 設備投資については、中期経営計画でお示しした5年間で9,800億円の計画は変えていないので、来年度と再来年度の2年間の平均は約1,600億円となり、今年度と比べるとかなり減少する見通しである。ROEについては、昨年度までの業績を見ると、中期経営計画でお示しした見通しを実現するのは厳しくなっているが、将来の見通しは、景気動向や高速道路の影響など不透明なことが多いので、もう少し様子を見極めながら考えてまいりたい。
- Q 配当について、中期経営計画でDOE3%の目標を掲げているが、そこまでの道のりはどうか。
- A 2012年度にDOE3%を目指す方針は現時点でも変えていない。それまでの配当額については、経営の実態を見ながら年度毎に決めていきたい。

以上